

[1987 ஏப்ரல் 4]

இணைப்பு III

(131ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1987-88 ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு :

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஒட்டுநர் களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர் (தற்சமயம் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் பொறுப்பு வகிக்கிறார்), போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமை கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாவட்ட நீதிபதி தரத்தில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி அவரது செயலாளர்கள், கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள் மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அவரது செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்ற பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

1987 ஏப்ரல் 4]

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 25 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 55 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II-ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டில் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் உள்ள ஓசூரிலும், சேலம் மாவட்டத்தில் உள்ள ஆத்தூரிலும், இரு புதிய பகுதி அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மேலும் திருநெல்வேலி மாவட்டம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டதால் தென் காசியில் இயங்கிவரும் பகுதி அலுவலகம் திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன் மாவட்டத்திற்கும் கோவில் பட்டியில் இயங்கி வரும் பகுதி அலுவலகம் வ.உ. சிதம்பரனார் மாவட்டத்திற்கும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. தூத்துக்குடியில் இயங்கிவந்த பகுதி அலுவலகம், வட்டாரத்தின் தலைமை அலுவலகமாக மாற்றப்பட்டது. இவர் சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் டணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களுடைய மண்டலங்களுக்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயற்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்) கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும், செயற்படுகின்றனர். தமிழ்நாட்டில், புழல், கந்தையக் கவுண்டன்சாவடி, ஓசூர், புளியறை, கூடலூர், களியக்காவிளை, பூவிருந்தவல்லி, கரட்பாடி, அம்பரம்பாளையம் மற்றும் பன்னாரி ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் பத்து பல நோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில் நுட்பமற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்கிடையே, இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத்

[1987 ஏப்ரல் 4]

தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் துட்பத்தினை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்.

5. 1975-76-ல் இருந்த 1,78,539 இயக்கு ஊர்திகள் (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லாத) 1985-86-ல் 8,02,710 ஆக உயர்ந்து இப்பத்தாண்டுகளில் சீரான வளர்ச்சியை எட்டியுள்ளது.

கடந்த இரண்டாண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது:—

பயணிப் பேருந்துகள்.			சரக்கு ஊர்திகள்.	
குறித்த நாள்	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொதுச் சரக்கு.	தனிச் சரக்கு.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1985	5,240	9,510	51,042	3,956
31—12—1986	5,415	10,233	59,834	4,034
ஒப்பந்த ஊர்திகள். பிற ஊர்திகள். போக்கு வரத்து ஊர்திகள். மொத்தம்.				
	(6)	(7)	(8)	
	32,492	26,219	1,28,459	
	34,637	29,284	1,43,437	

6. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1986 ஆம் ஆண்டு சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 8,793 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

7. பொது மக்களின் நலனைக் கருத்திற்கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம்மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில், இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்ஊர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல் ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொது மக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 393 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்கு தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1—7—1984 முதல் சுற்றுலா வாடகைக் கார்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மண்டலங்களின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு முன்பு இவ்வதிகாரம் தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் இருந்து வந்தது. கார்களுக்கும் வேன்களுக்கும் 1—1—1986 முதல் 31—12—86 வரை வழங்கப்பட்ட சுற்றுலாச் சீருந்து அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 1,919.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித் தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த

[1987 ஏப்ரல் 4]

மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. ஒப்பந்த முறைப்படி மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தட நீளம், ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை, தடங்களின் அளவு ஆகியவையும் பாண்டிச்சேரியைப் பொறுத்தமட்டில் 4-க்கு 1 என்ற விகிதத்திலும் பங்கீடுகள் நடத்தப்படுகின்றன.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது.

எந்தெந்த மாநிலங்களுக்கு இடையே.	சரக்கு ஊர்திகள்.		ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	
	பொது	தனியார்	கற்று லாச் சீருந்து	சாதாரணச் சீருந்து
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா	4,500	100	50	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளம்	2,000	200	350	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி.	3,000	வரம் பில்லை.	வரம் பில்லை.	வரம் பில்லை

1939-ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திகள் சட்டத்தின் 63-3 (பி) பிரிவின் கீழ் பாண்டிச்சேரிக்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் இடையே யான போக்குவரத்து பரிமாற்ற உடன்பாடு ஏப்ரல் 1985-ல் இறுதியாக்கப்பட்டு 19-4-1985-லிருந்து அமுலுக்கு வந்தது. கூடுதல் பயணிப் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது மட்டுமின்றி, தமிழ்நாட்டிலிருந்து மேலும், 3,000 பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள், பாண்டிச்சேரிக்குச் சென்று வர அனுமதி வழங்கவும், பாண்டிச்சேரியில் இருந்து 300 பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள் தமிழ்நாட்டிற்கு வந்து செல்ல அனுமதி வழங்கவும் மேற்படி ஒப்பந்தம் வகை செய்கின்றது.

கூட்டு அனுமதித் கிட்டத்தின் கீழ், தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், குஜராத், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், யூனியன் பிசுதேசங்களான புதுச்சேரி, கோவா,

1987 ஏப்ரல் 4]

டாமன், டையூ, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 54 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது ஐந்து மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்தினைத் தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதி வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இத் திட்டத்தின் கீழ், 1975-76-ல் தமிழ்நாட்டிற்கு 250 மற்றும் 150 ஆக இரு கட்டடங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. 1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை மேலும் 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில், 1978-ஆம் ஆண்டு 47 ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின்படி 18 விழுக்காடு ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டும். அதன்படி 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400 அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982-ம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ்நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1984-ஆம் ஆண்டு மேலும் கூடுதலாக 300 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. இதில் 42 அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்ட மேற்கூறிய அனுமதிகள் தவிர 1985-86-ஆம் ஆண்டில் (31-12-1985 வரை) புதிய ஒதுக்கீடு ஏதும் வழங்கப்படவில்லை. 1986 ஆம் ஆண்டில் தேசிய அனுமதிகளின் ஒதுக்கீட்டு முறை நீக்கப்பட்டுவிட்டது. புதிய விதிமுறைகளின்படி, பொதுவாக தாம் குடியிருக்கும் மாநிலத்தில் அனுமதிச் சீட்டு வேண்டும் நபர் அனுமதி கோரி விண்ணப்பம் அனுப்பலாம். அவரின் விண்ணப்பம் இயக்கு ஊர்திகளின் சட்டம் 1939-ன் பிரிவு 63(12)-ல் கண்டுள்ள விதிமுறைகளுக்கொப்ப பரிசீலிக்கப்பட்டு அவருக்குரிய அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டுவிடும். மீள் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு உடன்பாடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. தென் மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மைய அரசு 1984-ஆம் ஆண்டு ஜூலை திங்களில் கூடுதலாக 200 அனைத்திந்திய சுற்றுலா வாடகை வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்க இசைந்துள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்.

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயற்திறன்

[1987 ஏப்ரல் 4]

கால அளவு முடிவடையும் பொழுது, அப்பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரண போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும் :

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நிதிமன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்றும் இயங்கி வருகின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்குமேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின்கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல், வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செயல்திறனற்றதென சென்னை உயர்நீதி மன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப்படுத்துவதற்குத் தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் (சட்ட எண். 12/73) வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இச்சட்டத்தின் கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இந்திய உச்சநீதி மன்றத்தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மாநிலத்தின் மற்றப் பகுதிகளில் செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. 1983 அக்டோபர் 31 ஆம் நாளில் இச்சட்டம் செல்லுபடியாகுமென்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும் போது, உச்ச நீதிமன்றம் காலங்கடந்து விட்ட நிலையில் இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகளைத் திருத்துவது தவிர்க்க முடியாதது என்று

1987 ஏப்ரல் 4]

கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் இக்கருத்தைச் செயற்படுத்தும் பொருட்டும் மாநில அரசின் திட்டங்களில் முதன்மையாக எதனைச் செயலாக்க வேண்டும் என்பதைக் கருத்திற்கொண்டும், ஏற்கெனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை செயற்படுத்தும்வகையிலும், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ, அவற்றிற்கு தமிழ்நாடு திருத்தச் சட்டம் 17/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை இத்திருத்தச் சட்டம் 1973ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 14ஆம் நாளிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும். நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்தின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட) இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில், எந்தத் தேதியிலிருந்து இச்சட்டம் அமுலுக்கு வந்ததாக அரசு அறிவிக்கையின் மூலம் அறிவிக்கிறதோ அந்தத் தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். இம்மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

1. சாலை, இரயில், விமானம் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, கரை யோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய வற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும். போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளைப் பரப்புதல். உள்துறைச் செயலர்*
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரி பொருட்கள் ஆகிய தொழில் துறைச் செயலர். வற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.

[1987 ஏப்ரல் 4]

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது. இக்குழு 26 ஏப்ரல் 1984 அன்று சென்னையில் கூடி விவாதித்தது.

15. காவல் துறை ஆணையரைத் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை ஆணையரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடுப் போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும், காவல் துறை கண்காணிப்பாளரை செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடுப் போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. பம்பாயில் 7-2-1986 அன்று திங்கு விளைவிக்கக் கூடிய பொருட்களைச் சாலை வழியே கொண்டு செல்லுதல் பற்றிய கருத்தரங்கம் நடைபெற்றது. இந்திய வேதிப்பொருட்கள் உற்பத்தியாளர் சங்கமும் இழப்புத் தடுப்புச் சங்கமும் ஏற்பாடு செய்த இக்கருத்தரங்குகளில் போக்குவரத்து ஆணையர் கலந்து கொண்டார்.

18. பல் அச்சுக்கள் ஊர்திகளையும்—டிரக் டிரெயிலர் ஊர்திகள் ஆகியவற்றை பரப்பும் வகையில் 28-2-1986-ல் புது டெல்லியில் நடைபெற்றக் கூட்டத்தில் போக்குவரத்து ஆணையர் கலந்து கொண்டார்.

19. கேரளம் மற்றும் தமிழ்நாடு மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து பற்றிய இரு மாநில ஆணையர்களின் கூட்டம் 18-12-1986-ல் சென்னையில் நடைபெற்றது.

20. ஆந்திரம், மற்றும் தமிழ்நாடு மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து உடன்பாடு பற்றி இரு மாநில ஆணையர்களின் கூட்டம் 11-7-1986 அன்று நடைபெற்று, இதற்கான இறுதி உடன்பாடு 22-12-1986-ல் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

21. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகாரப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

1987 ஏப்ரல் 4]

போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு.

22. இம் மாநிலத்தில் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் அதிகரிப்பது குறித்து விவாதிக்கவும் அத்தகைய விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுப்பதற்கு எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகள் குறித்து விவாதிக்கவும், மாண்புமிகு முதலமைச்சரை தலைவராகக் கொண்டு 21-4-1986 அன்று கூட்டம் ஒன்று நடைபெற்றது. போக்குவரத்து விபத்துக்கள் ஏற்படுவது குறித்து குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை ஆய்வு செய்யவும், தக்க நடவடிக்கை எடுக்க அரசுக்குப் பரிந்துரைக்கவும் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை அமைக்கலாம் என பரிந்துரைக் கப்பட்டது. 1986, ஜூன் திங்களில் போக்குவரத்து அமைச்சரைத் தலைவராகவும், 10 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு அமைக்கப்பட்டது. இக்குழு 2-12-1986 அன்று கூடி போக்குவரத்து விபத்துக்கள் குறித்து ஆய்வு செய்து இத்தகைய போக்குவரத்து விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு ஏற்ற நடவடிக்கையை தெரிவித்தது.

23. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண வீதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயரளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

24. சென்னைப் பேருநகர் பேருந்துக் கட்டண வீதம், மற்ற நகர் மற்றும் சிறுநகர் பேருந்துகளின் கட்டண வீதம் மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் மற்றும் சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் 18-3-1987 முதல் மாற்றப்பட்டுள்ளன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டண வீதங்கள் 27-3-1984 முதல் மாற்றப்பட்டன. ஏனைய ஒப்பந்த ஊர்திகளின் கட்டண வீதத்தில் மாற்றம் ஏதும் இல்லை.

பயணிப் பேருந்துகள் (18-3-1987 முதல்).

விரைவர்கள்

(1)

1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.

பயணக் கட்டண வீதம்

(2)

சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள், மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 11½ காசுகள், உயர்வகை வசதிக்காக கி.மீ. 1-க்கு கட்டணம் 11½ காசுகள், சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 16½ காசுகள் மேற்கூறிய வசதிகளுடன் படுக்கை வசதிகள் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 24 காசுகள்.

[1987 ஏப்ரல் 4]

2. சாதாரணப் பயணிப் சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசு பேருந்துகள். மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 11½ காசுகள்.

3. மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள் :—

- (i) சமவெளிகளில் .. முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 50 காசுகள். 18 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 18 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).
- (ii) மலைச் சாலை குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 60 காசுகள், அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.
4. சென்னைப் பெருநகர் முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த பயணிப் பேருந்துகள். அளவு 50 காசுகள். 18 கிலோ மீட்டர் வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள். 18 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).

ஒப்பந்த ஊர்திகள் 27 3-1984 முதல்.

I. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.

சமவெளி மலைச்
யில். சாலையில்.
(2) (3)

(1)

ரூ.

ரூ.

- | | | |
|------------------------------|---|------|
| 1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் .. | 1.20 | 1.60 |
| 2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் .. | 2.00 | 2.70 |
| 3. காத்திருப்புக் கட்டணம் .. | ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள். | |

1987 ஏப்ரல் 4]

II. பாதல் சிறுவாடகைக் கார்கள் (Bada! Baby Taxi) (சமவெளிகளில் மட்டும்).

(1)

(2)

	ரூ.	
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் ..	1.00	..
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	1.80	..
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

III. வாடகைக் கார்கள் :

சாதாரணம்.

சமவெளியில்.

மலைச் சாலையில்.

(1)

(2)

(3)

	ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் ..	1.70	2.30
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	3.00	4.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்.

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும் வாடகைக் கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் ஆட்டோக்களுக்கு 25 சதவீதத் தொகையும், வாடகைக் கார்களுக்கு 20 சதவீதத் தொகையும் (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

[1987 ஏப்ரல் 4]

IV. சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள் :

(A) இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள் :—

	சமவெளியில்.	மலைச் சாலையில்.
(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.
	(கி.மீ. 1-க்கு)	
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள் :		
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்ய லாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	1.70	2.30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்ய லாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75	2.40
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்.	3.50	4.15
காத்திருப்புக் கட்டணம் நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.		
இரவு தங்கல் இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15		

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

1987 ஏப்ரல் 4]

(B) இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள் :—

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள் :—

(1)	(2)
	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில். . .	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறை வாகவும்	45

(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள் :—

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில் . . .	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறை வாகவும்	60

வரி விதிப்பு.

25. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளுக்கு வரிவிதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் அன்றிலிருந்து 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்ட எண். 13/1974) என்னும் புதியதொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 1 ஆம் நாள் அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பிற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண். 3/1976) இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1976 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டத்தின் (சட்ட எண். 27/83) மூலம் இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் சில வண்டிகளுக்கு வரி உயர்வும் வரி பாக்கியைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின்கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார்

[1987 ஏப்ரல் 4]

வண்டிகள் வரி விதிப்பதினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு :—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டுவரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப் பட்டுள்ளது.

(ii) பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன்பேரில் வரித் தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்கும் தனி வரி விதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்து நாள் தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற்கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த விதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்ற பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குச் சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

(vii) கார் மற்றும் பொதுச் சேவைக்கல்லாத தனியார் போக்குவரத்து ஊர்திகள்மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குப் பரித்திறன் அடிப்படையிலுமாக வரி விதிக்கப்படுகிறது.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன :—

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு.

(1)

ரூ.

(2)

பயணிப் பேருந்துகள்— சாதாரணப் பேருந்துகள்

225

பயணிப் பேருந்துகள்— வீரைவுப் பேருந்துகள்

200

1987 ஏப்ரல் 4]

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு

ரூ.

(1)

(2)

சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் ஓடும்
பயணிப் பேருந்துகள் 50

மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும்
ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள் .. 180

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)
.. .. . 320

சுற்றுலாப் பேருந்துகள் 140

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும், பெருநகர், நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

26. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர்-ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்த மட்டில் ஆண்டொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித்தொகையைச் செலுத்துவதில் கால தாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

27. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,500 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புது டெல்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 750 வரி செலுத்த வேண்டும்.

[1987 ஏப்ரல் 4]

28. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978 ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவுபடுத்தப்பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்தியன் வங்கி ஆகியவற்றின் சில கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

29. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) காலாண்டு வரி செலுத்தும் முறை 1983 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் விரிந்து எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அவ்வண்டிகளுக்கு 1983 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள்விரிந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரியாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப் படுகிறது.

30. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8 சதவிகிதம் கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டில் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், அரையாண்டிற்கோ அல்லது முழு ஆண்டிற்கோ மொத்தமாக வரி செலுத்துவோருக்கு வரியில் முறையே 4 சதவிகிதம் மற்றும் 6 சதவிகிதம் கழிவு செய்து வரி செலுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச்சலுகைகள் 1983 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதற்கொண்டு அமுலுக்கு வந்தன.

31. மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டிகளுக்கும், 1984 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப்பட்டுள்ளது.

எங்கெங்கு பகுதி அலுவலகங்களும் பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளைகளும் ஒருங்கே அமையப் பெற்றுள்ளனவோ, அங்கெல்லாம் போக்குவரத்து ஊர்திகளுக்கான வரியினை முதனிலை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளரின் பெயரில் கோடிட்ட வங்கிக் காசோலையாகச் செலுத்தலாம். அக்காசோலையினை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளர் மறுநாளே அரசுக் கணக்கில் செலுத்திட வேண்டும். பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளையும் பகுதி அலுவலகமும் ஒன்றாக இல்லாத இடங்களில் பழைய முறையிலேயே வரி கட்டப்பட வேண்டும்.

1987 ஏப்ரல் 4]

32. 1—4—1986 முதல் துவங்கிய ஆண்டிற்கான போக்கு வரத்தல்லா இயக்கு ஊர்திகளுக்கான வரி வசூல் சென்னையில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் 1986 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் விடுமுறை நாட்கள் உள்ளிட்டு மார்ச் மாதத்தின் அனைத்து நாட்களிலும் பெறத் தக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. வரித் தொகையினைப் பெறும் வங்கிகள் வரித் தொகைக்குமேல் ரூ. 1 (ரூபாய் ஒன்றினை) கூடுதலாக பணிக் கட்டணம் என்ற வகையில் ஊர்தி உரிமையாளர்களிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டன.

33. 1986 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் துவங்கிய இரண்டாம் அரையாண்டிற்கான போக்கு வரத்தல்லா இயக்கு ஊர்திகளுக்கான வரித்தொகையைப் பெறுவதற்கு 1986 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 16 ஆம் நாள் முதல் 1986 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 10 ஆம் நாள் வரை சென்னை நகரத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் கீழ்க்கண்ட இடங்களிலும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது.

(1) சமூகப் பணி மையம் (கிள்டு ஆப் சர்வீஸ்), எழும்பூர், சென்னை-8.

(2) அவ்வை இல்லம், நடுநிலைப் பள்ளி, அடையாறு, சென்னை-20.

(3) ஸ்ரீ சேவா மந்திர், அசோக் நகர், சென்னை-83.

(4) சென்னைக் கிறிஸ்துவ சமூக சேவைக் கவுன்சில், சென்னை-3.

மேற்கண்ட சமூக நல நிறுவனங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்ட வரி வசூலிக்கும் பணி உடல் ஊனமுற்ற மகவிரால் கவனிக்கப்பட்டது. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் உள்ள பணியாளர்கள் இப்பணிகளை மேற்பார்வை செய்யுமாறு பணிக் கப்பட்டனர். இம்மையங்களிலும் பணிக் கட்டணமாக ரூ. 1 (ரூபாய் ஒன்று மட்டும்) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படவும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இம்முறை இந்தியன் வங்கி கிளைகள் வரி வசூல் பணிகளை கவனிக்க அனுமதிக்கப்படவில்லை. ஆயினும் இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் இப்பணியினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டன. இவ்வங்கிக் கிளைகளும் ஒரு ரூபாய் பணிக் கட்டணத்தைக் கூடுதலாக வசூலிக்க அனுமதிக்கப்பட்டன.

34. வரி செலுத்துபவர்களின் வசதி கருதி அவர்களின் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் தற்பொழுது பின்பற்றப்பட்டு வரும் அரையாண்டு, ஆண்டுக்கு ஒருமுறை வரி செலுத்தும் முறையை மாற்றியமைப்பது குறித்து அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4]

35. 1985 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி (திருத்த) சட்டத்தின்படி (சட்டம் 45/85) சில வகையான இயக்கு (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லா) ஊர்திகளுக்கு கூடுதல் வரி வீதம் 1—4—1985 முதல் நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது.

வருவாய்.

36. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய், மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

வரிசை எண்ணும், தலைப்பு விவரமும்.	1985-86-ன் கணக்கு.	1986-87-ன் திருத்த மதிப்பீடு.
-------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)

1. 1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திச் சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	76,792	85,244
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	10,27,910	11,73,798
3. ஏனைய வரவுகள்	724	605

மொத்தம் ..

11,05,426

12,59,647

வரிசை எண்ணும், தலைப்பு விவரமும்.	1986-87-ன் கணக்கு.	1987-88-ன் மதிப்பீடு.
-------------------------------------	-----------------------	--------------------------

(நவம்பர்

1986 வரை)

(1)

(4)

(5)

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)

1. 1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திச் சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	60,766	89,501
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	11,14,252	11,88,117
3. ஏனைய வரவுகள்	2,528	477

மொத்தம் ..

11,77,546

12,78,095

1987 ஏப்ரல் 4]

37. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாகச் செலவு ரூ. 228.60 இலட்சம். 1986-87 ஆம் ஆண்டில் 31-10-1986 வரையிலான நிருவாகச் செலவு ரூபாய் 1,56.21 இலட்சம் ஆகும்.

முதலமைச்சர் விபத்து துயர் தணிப்பு நிதி.

38. இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. இத் திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயற்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர் தம் குடும்பத்தினருக்கு (மரண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது :—

தொடர் எண்ணுர் விவரமும்.	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது.
----------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய்)

1. விபத்தினால்
ஏற்பட்ட மரணம்.

1,000

(1) கணவர், (2) மனைவி,
(3) மரணமடைந்தவர்
கடைசியாக எந்த மகன்
அல்லது மகளுடன்
தங்கியிருந்தாரோ அந்த
மகன் அல்லது மகள்,
ஒருவருக்கு மேற்பட்ட
மகன்களுடன் அல்லது
மகன்களுடன் அவர்
தங்கியிருந்தால் அவர்
களில் மூத்தவர், (4)
தாய், (5) தந்தை,
(6) சகோதரி, (7)
மரணமடைந்தவர் ஆட
வர் எவருடன் தங்கி
யிருந்தாரோ அவருக்கு.

[1987 ஏப்ரல் 4]

(1)

(2)

(3)

ரூபாய்

2. நிலையான ஏலாமை 800 காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
அல்லது இரண்டு
கண்களையும் இழத்
தல் அல்லது இரு
உறுப்புகளை இழத்
தல் அல்லது ஒரு
கண்ணையும் ஒரு
உறுப்பையும் இழத்
தல்.

3. ஒரு கண் அல்லது 400 காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
ஒரு உறுப்பை
இழத்தல்.

4. பிற காயங்கள் 50 காயமடைந்தவர் அல்
லது அவரின் நியமன
தாரர்.

39. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டுக்கு அரசு ரூபாய் 50,00,000 ஒதுக்கியுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டில் 31-12-1986 வரை மாவட்ட ஆட்சியாளர்களால் வழங்கப்பட்ட தொகை ரூபாய் 23.17 இலட்சங்களாகும்.

விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப் பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல்.

40. விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்து விட்டால் அவர்களின் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம் படு காயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1,000-ம் மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது.

ஆறுதல் (Solatium) நிதிக்காக, இம்மாநில அரசு, வருடந்தோறும் ரூ. 70,000 நிதியளிக்கிறது. இந்திய அரசு, வண்டிகளினால் மோதப்பட்டு இறப்பவர்களுக்கு நிதி உதவியளிக்கும் வகையில் ரூ. 2 இலட்சம் அனுமதியளித்துள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

பேருந்து வசதிகள்.

41. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் ஓரளவு நீதித் தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்கு வரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத் தும் பொருட்டும், குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல் லாத, போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங் களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து, அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்கு வரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்கு வது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்கு வதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

42. புதிய வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை. பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு	
	1985	1986
(1)	(2)	(3)
1. பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	14,750*	15,648*
2. வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	13,345*	13,969*
3. உற்றுழிப் பேருந்துகள் (Spar Buses)	1,405*	1,679*
4. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	8,900	9,058
5. புதிய வழித்தடங்கள்	162	158
6. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.	333	321
7. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்)	4.27	4.13

* (தனியார் துறை மற்றும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங் களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.)

[1987 ஏப்ரல் 4]

43. இம்மாநிலத்தில் முறையாக பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. 15 இருக்கைகளுக்கு அதற்குக் கீழும் வரி வீதம் முக்கால் பங்கும் கொண்ட ஈப்புப் பேருந்து களும் மேற்படி பகுதிகளில் இயக்கப்படுகின்றன. 1986 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர்த் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்று தமிழ்நாட்டில் 21 ஈப்புப் பேருந்துகளும், 75 சிறு பேருந்துகளும் இயக்கப் பட்டு வருகின்றன.

44. புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கெனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயற்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும், அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்துகொடுக்க அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி வரிச்சலுகைபெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கிலோ மீட்டர் அல்லது வழித்தட நளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை வரி வீதத்தைப் பெறத்தகுதியுடையவையாகும். மேற் சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, ஆய்வின் போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

45. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரக போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேக கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை, உரிமம் வழங்குவதற்கான நிபந்தனைகளில், தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160-W என்ற புதிய விதியையும், 381-ஏ விதியையும் சேர்த்துள்ளது. மாநில

1987 ஏப்ரல் 4]

மத்திய அரசுகள்/மாநிலம், மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் வண்டிகளைப் பொறுத்தமட்டில் மேற்சொன்ன விதி 1983 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரித் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு நெய்வேலி நிலக்கரி கார்ப்ட் ரேஷன் உள்ளிட்ட சில தனியார் வாகன உரிமையாளர்கள் இதை எதிர்த்து தங்களது வண்டிகளில் மின் அணுவேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் பொருத்தாதிருக்க சென்னை உயர் நீதி மன்றத்தில் தடை உத்தரவு பெற்றுள்ளனர்.

பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள்.

46. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடி தங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச்சந்தைகள் கூடும் வழித்தடங்களில் சென்றாலும், கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருட்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருட்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றிவருவதற்கு வசதியாக சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. இம்மாநிலத்தில் அத்தகைய 13 பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள் செயற்படுகின்றன. இவ்வூர்திகள் யாவும் சந்தை தினங்களில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் இயக்கப்படுகின்றன.

47. சோதனை அடிப்படை முறையில் “பட் பட்” என்னும் மூன்று சக்கர வண்டிகளை டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் டிரைலர்களுக்குப் பதிலாக தமிழகத்தில் நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர டெல்லி போக்குவரத்து இயக்குநரை கலந்தாலோசித்தபொழுது, டெல்லி யூனியன் பிரதேசத்தில் இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்தத் தக்க சாத்தியக் கூறு இல்லை என்று டெல்லி போக்குவரத்து இயக்குநரகம் கூறியுள்ளது. எனவே, ஏற்கனவே தேர்வு செய்யப்பட்ட 12 வழித் தடங்களில் டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் டிரைலர்களை நடைமுறைப்படுத்தி கண்டிப்பிடனும், வெற்றிகரமாகவும், இலாபகரமாகவும் இத்திட்டத்தை செயல்படுத்த சில நிபந்தனைகளைத் தளர்த்த அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

செயற்படுத்துதல்

48. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச்செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்

[1987 ஏப்ரல் 4]

சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன.

49. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு, தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள், ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெறும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

50. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் ‘‘செயற்படுத்தும் பிரிவு’’ எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயற்படுத்த இயலும்,

51. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும், செயற்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதற் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர்.

மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

அரசுத் துறைகளுக்கான ஊர்திகள் வழங்கல்.

52. காவல் துறை, வனத்துறை, வருவாய் நிருவாகத் துறை, பொதுப்பணித்துறை தவிர்த்த பிற அரசு துறைகளுக்குத் தேவையான இயக்கு ஊர்திகளை விலைவீத ஒப்பந்த அடிப்படையில் வாங்கி வழங்கும் முகவராக போக்குவரத்து ஆணையர் உள்ளார். 1-1-1986 முதல் 31-12-1986 வரை மேலே கூறப்பட்டுள்ள இதர அரசுத் துறைகளுக்கு 533 ஊர்திகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

அரசுத் துறைகளுக்கு கனரக மோட்டார் வண்டிகள் வாங்குதல்

53. போக்குவரத்து அமைச்சர் 25-6-1985 அன்று அனைத்து மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாக இயக்குநர் அனைவருடனும் நடத்திய கூட்டத்தில் கனரக

1987 ஏப்ரல் 4]

மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த மாநிலக்குழு ஒன்று 18-12-1986 அன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இக்குழுவில் உள்துறை சிறப்பு ஆணையர் மற்றும் செயலாளர் தலைவராகவும் மற்றும் ஐந்து உறுப்பினர்களும் உள்ளனர். துறையின் தேவைகளையும், உதிரிப் பாகங்கள் கிடைப்பதையும் கருத்தில் கொண்டு துறைகள் கனரக மோட்டார் வண்டிகளை வாங்குவதற்கு ஏற்ற தயாரிப்புகளை இக்குழு பரிந்துரைக்கும் செயற்குறிப்புகள் குறித்து குழுவின் முடிவினை தலைமைச் செயலகத்தின் சம்பந்தப்பட்ட துறைகளுக்கு உறுப்பினர் செயலர் (போக்குவரத்து ஆணையாளர்) தெரிவிப்பார்.

கட்டுப்பாட்டு ஆணைகள்.

54. 1981-ல் அமலாக்கப்பட்ட வணிக ஊர்திகள் (கட்டுப்பாடும் மறு விற்பனையும்) சட்டம் மைய அரசால் 9-12-1982 முதல் ஏற்கெனவே நீக்கப்பட்டது. கருகனிகள் (கட்டுப்பாடு மறு விற்பனை) கட்டுப்பாட்டு ஆணை (1980) இவ்வரசால் 29-5-1986 முதல் செயலிழக்கச் செய்யப்பட்டது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியம் பொருட்களைப் பங்கிடு செய்தல்.

55. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும் இருப்பினைப் பங்கிட்டுக் கட்டுப்பாடு முறையிலன்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கிடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை, அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது; அவ்வாணை 15-6-1983 முதற்கொண்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

காவல் துறையின் பங்கு.

56. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பணியைப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம், ஆகியவற்றைச் செயற்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4]

57. தமிழ்நாட்டில் 1986-ல் 25,847 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1985-ல் 24,530 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 4,955 பேர் இறந்தனர். 20,185 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1985-ல் விபத்துக்களால் 5,080 பேர் இறந்தனர். 20,768 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதிமுறைகள் பலவற்றையும், தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. ஸ்கூட்டர் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள்களை ஓட்டுபவர்களும், பின் அமர்ந்து செல்பவர்களும் விபத்துக்களினால் மரணமடைவதைத் தவிர்ப்பதற்காக கட்டாயமாகத் தலைக்கவசம் அணிந்து செல்ல வேண்டும் என்றும், இதனை 1985 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் முதல் நடைமுறைப்படுத்த அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இவ்வகையில், போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன்மூலம் தொடர்பு கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதிவேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தச் சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

58. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(i) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலை நடுவிலும், சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்துக்கு வண்டிகள் இடையூறாக இருக்கும்பொழுது போக்குவரத்தை ஒழுங்குப்படுத்தவும், விதிகளை மீறுபவர்கள்மீது சென்னை மாநகர் காவல்துறை சட்டத்தின் கீழும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குகள் பதிவு செய்யவும், போக்குவரத்துக் காவல் துறையினர் ரோந்துப் பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்றனர்.

1987 ஏப்ரல் 4]

(iii) போக்குவரத்து விதிகளை மீறும் வண்டி எதனையும் காவலர்கள் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவர்கள் அவ்வாறு விதியை மீறினால் வண்டியின் பதிவு எண்ணை மட்டும் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கை ஒன்றை அனுப்புகின்றனர். அந்த அறிக்கையின் பேரில் வழக்கு தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில் பாதை சாரிகள் சாலையைக் கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக் காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக் கூற பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்துச் சைகைகள், சாலையைப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து, சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர் கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறியியல் முறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களும் கனரக வண்டிகளும் செல்லக் கூடாதென தடை குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றது. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

(ix) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப்படுகின்றன.

(x) சாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்குமிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகள் செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4]

(xii) மிகு சுமை ஏற்றுதல், மிகு விரைவாக ஓட்டுதல், ஓட்டுநர் உரிமம் இல்லாது வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற வற்றிற்கு எதிராக கடுமையாக நடவடிக்கைகளை காவலர் எடுத்து வருகின்றனர். கவனமின்றி ஓட்டுதலைத் தடுப்பதற்கு தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்/மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் நெடுஞ்சாலை காவலர் ரோந்துப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(xiii) தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் அமைக்கப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து உதவி காவலர்கள் சாலை விபத்துக்களினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உடனடி உதவி அளிக்கின்றனர். தேவையான சட்ட நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக அருகிலுள்ள காவல் நிலையத்திற்கு விபத்து குறித்து தெரிவிக்கின்றனர்.

(xiv) மாநகரில் மது அருந்தி வண்டிகளை ஓட்டுபவர்களை கண்டு பிடிப்பதற்காக சாதனம் (Breath analyser) விரைவில் கொண்டுவரப்பட இருக்கிறது.

(xv) போக்குவரத்து குற்றவாளிகளை கண்டுபிடித்து வழக்குகளை முடிவு செய்தலில் உள்ள காலதாமதத்தைக் கருதி, போக்குவரத்துக் குற்றங்களை இணக்கம் செய்வதற்கு காவல் துறை அதிகாரிகளுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளுக்கும் அரசு அதிகாரம் அளித்துள்ளது.

(xvi) முக்கிய இடங்களில் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த போக்குவரத்து சைகை விளக்குகளை ஒரே சமயத்தில் இயங்கச் செய்யவும், சாலையின் மையப் பகுதியில் தடையரண்கள் அமைக்கவும், இடைக்கோடுகள் போடவும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்தும் பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

59. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகிவருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்படவேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறுகின்றார்கள். போக்குவரத்து நெரிசல், போக்குவரத்துத் தேக்கம், கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம், விபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம். சூழ்நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல்களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடையின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றி செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழி வகுக்கிறார்கள். பேருந்து, கார், போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும், சைக்கிள் பாட்டையிலும் செல்லுவோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

1987 ஏப்ரல் 4]

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னை யில் ஒன்றும், திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு கோட்டங் களுடன் செயல்படுகின்றது. நகரங்களில் உள்ள போக்கு வரத்துச் சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு எளிமையாகவும், சிக்கலின்றியும், பாதுகாப்புடன் போக்குவரத்தைச் சமாளிப்பதற்குத், திட்டங்கள் அளித்து உதவுகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் குறிப்பாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன : —

(1) சாலைகள்-சாலை வளைவுகளை ஒழுங்கமைத்தல் ;

(2) விபத்து தொடர்ந்து நேரும் இடங்களைக் கண் காணித்து சீர்படுத்துதல் ;

(3) வாகனங்களுக்கும், நடைபாதை உபயோகிப்போருக் கும் 'சிக்னல்' விளக்குகளை அமைத்து உதவுதல் ;

(4) சாலை-ரயில் கடவுகளில் மேம்பாலம்/தரை கீழ்ச் சாலை அமைக்கத் திட்டமிடுதல் ;

(5) சாலையில் பாதுசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல் ;

(6) சாலைகளை அகலப்படுத்துதல் ;

(7) சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச் அமைக்கத் திட்டம் ;

(8) ஒரு வழிப்பாதைகளைத் திட்டமிடுதல் ;

(9) பொது உபயோகக் கட்டிடங்களில் தேவையான அளவு கார் நிறுத்தும் ஒதுக்கிடங்களைத் திட்டமிட்டுக் கொடுத்தல் ;

(10) சாலைகள் சந்திப்புகளில் சிலைகள், வளைவுகள், நினைவுத் தூண்கள் ஆகியவற்றை அமைக்கும் யோசனைகளை ஆராய்ந்து அனுமதியைப் பரிந்துரைத்தல் ;

(11) திட்டங்களுக்கு முன்னும் பின்னும் உள்ள போக்கு வரத்து நிலையை ஆராய்ந்தறிதல் ;

(12) சைக்கிளில் செல்லுவோருக்குத் தனிப்பாட்டை அமைத்தல் ;

(13) சாலை ஓரம் பேருந்து வண்டிகளுக்கு ஒதுக்கிடம் வகுத்தல் ;

[1987 ஏப்ரல் 4]

(14) பாதசாரிகளுக்காக நடைபாதையை அமைத்தலும், விரிவாக்குதலும் ;

(15) சாலையில் வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்க ஒதுக்கிடம் அமைத்தல் ;

(16) சாலைகளுக்கு அடையாளக் கோடுகளைக் குறித்திடுதல் ;

(17) போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஒவ்வொரு ஆண்டும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத சாலைகளில் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறையும் மிகவும் அதிகமான போக்குவரத்து நெரிசல் நிறைந்த காலங்களிலும் சாதாரண காலங்களிலும் எடுத்து வருகிறது. அங்ஙனம் எடுக்கப்படும் கணக்கெடுப்பு போக்குவரத்து வாகனங்களின் உருப்படிகள் பயனியர்-கார் அலகுகள் என்கிற விகிதத்தில் திரட்டப்படுகிறது. மேலும், சென்னை மாநகரில் உள்ள மூன்று மிகப் பிரதான சாலைகளின் எல்லா சந்திப்புகளிலும் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு ஆய்வுகளை நடத்தியும் போக்குவரத்து எண்ணிக்கையையும் போக்குவரத்து மாதிரிகளையும் கணித்தும் வருகிறது. இந்த புள்ளி விவரங்கள் 'விவரக் குறிப்புகளின் தொகுப்புகள்' என்று அழைக்கப்படுகிறது. இவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு மைய மற்றும் மாநில அரசுகள் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனைத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கும் நிதி ஒதுக்கீடுகள் செய்து வருகின்றன. இப்படிப்பட்ட விவரக் குறிப்புகள் மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளில் கவனத்தை ஈர்க்கும்படி மிக அதிகமான அளவில் போக்குவரத்து நடைபெறும் பகுதிகளை அறிந்து கொள்ள உதவுகிறது.

வாடகை வண்டி.

60. ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் சரீர உபாதையைக் களையும் வகையில் மனிதாபிமான அடிப்படையில் மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அதிக எண்ணிக்கையில் உரிமங்கள் வழங்குவதென்பது அரசின் கொள்கையாகும். தமிழக அரசின் கூட்டுறவுத் துறையிலிருந்து சொந்தக்காரர்களே ஓட்டுகின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷாவுக்கு மோட்டார் என்ஜின் பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1,125 மானியம் வழங்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

தற்பொழுது 120 சி.சி. செயல் திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு

உதவியாளர்.	2
இளநிலை உதவியாளர்.	2
பதிவுரு எழுத்தர்	1
அலுவலக உதவியாளர்.	1
இரவுக் காவலர்	1

[1987 ஏப்ரல் 4]

(1)

(2)

(3)

4 வட்டாரப் போக்குவரத்து
அலுவலரின் நேர்முக
உதவியாளர்.

1

திருநெல்வேலி மாநகரம்
இரண்டாகப்
பிரிக்கப்பட்டு
தூத்துக்குடியில்
வ. உ. சிதம்பர
னார் வட்டாரம்
ஏற்படுத்தப்பட்ட
தினால்.

இயக்கு ஊர்திகள்,
ஆய்வாளர் முதனிலை,
இயக்கு ஊர்திகள்.

1

ஆய்வாளர் இரண்டாம்
நிலை.

2

கணக்கர்.

1

உதவியாளர்

5

தட்டச்சர்.

1

அலுவலக உதவியாளர்.

4

ஓட்டுநர்.

1

5 வட்டாரப் போக்குவரத்து
அலுவலர் (பறக்கும்
படை)
இயக்கு ஊர்திகள்,
ஆய்வாளர் முதனிலை
(பறக்கும் படை)

2

திருநெல்வேலியிலும்
சேலத்திலும்
பறக்கும் படை.

2

புதிய செயற்குறிப்புகள்.

62. தற்பொழுதுள்ள 400 அகில இந்தியச் சுற்றுலாச்
சீருந்துகளில் அனுமதிகளுக்கு மேல் சுற்றுலாவைப் பெருக்க
கூடுதலாக 200 அகில இந்திய சுற்றுலாச் சீருந்துகளின் அனுமதி
களை வழங்க, மைய அரசிற்கு கருத்துரு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

63. மதுரை மாவட்டத்தில் கீழ் அணைக்கட்டு (Lowe
Camp) என்ற இடத்தில் ஒரு தணிக்கைச் சாவடி ஒன்றை
நிறுவ அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

64. வேலூரிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவல
கத்தை இரண்டாகப் பிரித்து திருவண்ணாமலையில் ஒரு புதிய
வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை அமைக்க உத்தேசிக்கப்
பட்டுள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

65. பல்வேறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் பிரிவு அலுவலகங்களில் அதிகரித்துள்ள வேலைப்பளுவை முன்னிட்டு தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மற்றும் அமைச்சப் பணியாளர்களை கூடுதலாக நியமிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

66. சேலம் மற்றும் திருநெல்வேலியில் உள்ள பறக்கும் படைகளுக்கு தலா இரண்டு மோட்டார் சைக்கிள்கள் வாங்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

இணைப்பு IV.

(131ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

தமிழ்நாட்டில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும் 1987-88 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும்.

முன்னுரை :

1. ஒரு நாட்டின் சமூக மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சியினை உயர்த்த தேவையான வழி முறைகளுள் சிறப்பான வகையில் சாலைகளை அமைப்பதும், அவற்றை மேம்பாடு செய்வதும் ஒன்றாக அமைகிறது. அப்படிப்பட்ட வளர்ச்சியில் சாலைகளும் சாலைப் போக்குவரத்தும் அடிப்படை அமைப்பினை உருவாக்குகின்றன. ஒரு நாட்டிலுள்ள சாலை அமைப்பின் நிலையும் அந்நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியும் ஒன்றுக்கொன்று நெருக்கமான தொடர்பு கொண்டுள்ளன.

நமது மக்கட் தொகையில் சுமார் 80 விழுக்காட்டினர் கிராமங்களில் வாழ்கின்றனர். அங்கெல்லாம் சாலைகள் மட்டுமே போக்குவரத்துக்கு பிரதானமாக உள்ளன. இந்நிலை பிற்படுத்தப்பட்ட மற்றும் பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளில் முக்கியத் தேவையாக உள்ளது.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள பெரும் பாலங்கள் மற்றும் சாலைப் பணிகள் அரசால் கீழ்க்கண்ட பல்வேறு திட்டங்களின்கீழ் அங்கீகரிக்கப்பட்டு நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையால் எடுத்துச் செய்யப்பட்டு வருகின்றன :—

(அ) மாநில சாலைகள் திட்டம் :

1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.
2. மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்.
- 3 இதர மாவட்ட சாலைகள்.